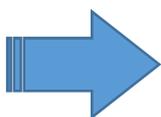
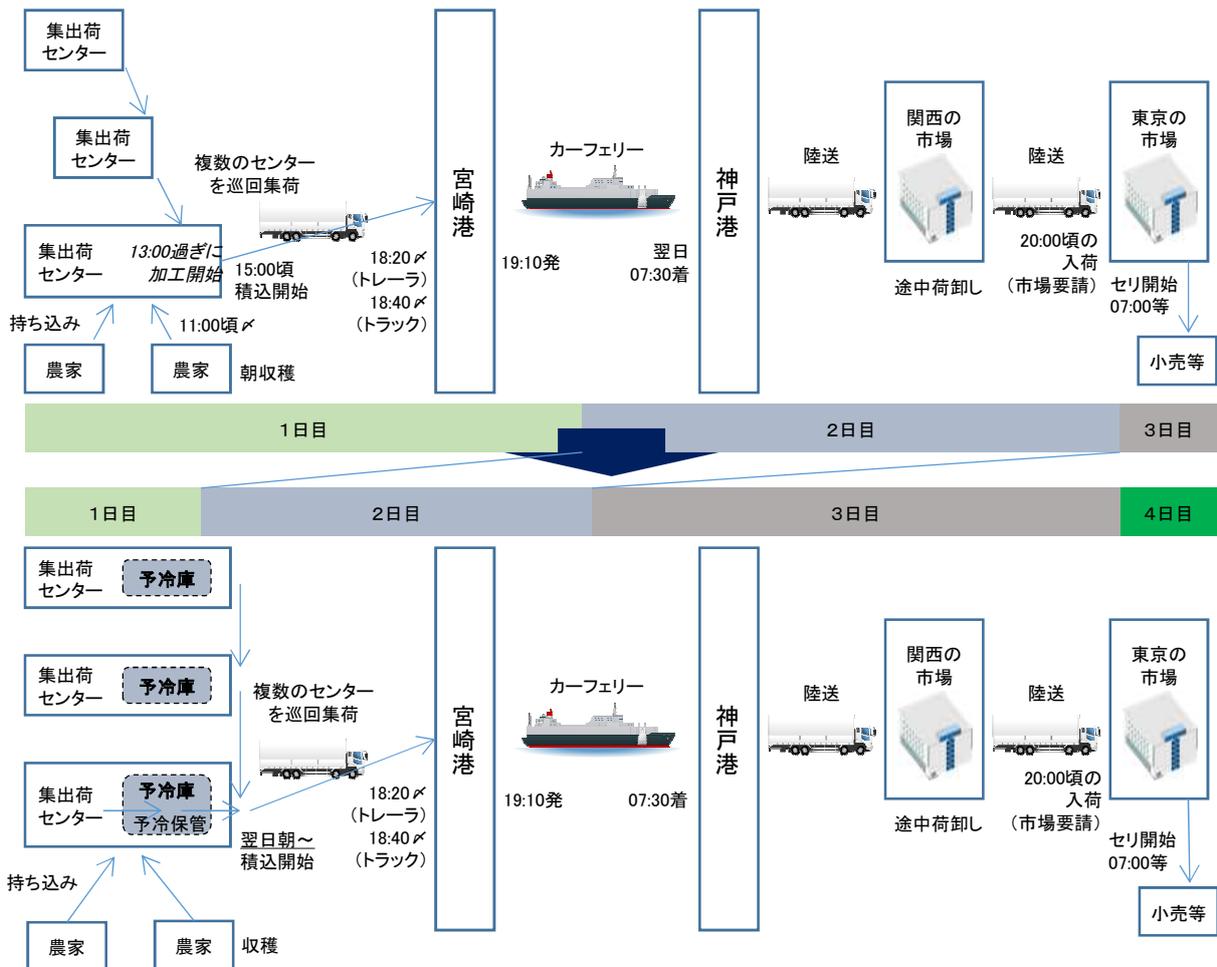


# 4日目販売の促進により余裕を持った運行を実現 宮崎県 資料2

## 1. 実施集団の概要

- 荷主企業：発荷主A(農業団体)、着荷主B(卸業者)
  - 発荷主Aは単位農協を組合員とする連合組織であり、県全域の各单位農協が県外に出荷する青果等を取りまとめて加工・販売(委託販売)・物流する機能を担っている。
  - 着荷主Bは関東の市場で事業を営む青果卸業者である。
- 運送事業者：運送事業者ア(元請)、運送事業者イ(下請)
  - 運送事業者ア(元請)は、発荷主Aの関連会社である。実運送と利用運送事業を行っている。
  - 運送事業者イ(下請)は、宮崎県に本社を置く運送事業者。青果センターから関東・関西等への遠距離輸送を担当しており、農産物の輸送を主事業としている。
- 荷種：青果物

## 2. 事業概要



本取り組みによってフェリー出港まで余裕を持って集荷をすることができ、フェリーに乗り遅れて全行程を走行せざるを得ないリスクが低減した。

### 3. 課題

- ① フェリー積み込みまでのリードタイムが短く、遅延が発生した場合には陸路輸送せざるを得ないため、改善基準告示の遵守が困難な状況となる。
- ② 着側の卸市場には順番待ちのルールが明確でなかったり、着荷しているのに荷受け担当が出てこなかったり、ドライバー自らが荷役しなければならないなど、卸によって差がある

### 4. 事業内容

- ① 収穫当日は出荷せず予冷庫に入れる。
- ② 翌日、従前よりも早い時間帯から積み込みを開始する。
- ③ これにより3日目販売が基本であった出荷スケジュールを4日目販売のスケジュールに変える。

### 5. 結果

- ① 収穫当日積みを翌日積みとすることで、時間的に余裕を持って集荷・積み込みを行うことが可能となった。
- ② 収穫から販売までのリードタイムは3日から4日にのびたものの、収穫当日は予冷庫にて保管することにより3日目販売と変わらぬ鮮度が保持できた。
- ③ フェリーに乗り遅れて全行程を走行せざるを得ないリスクが低減した。

### 6. 荷主企業のメリット

- ① 余裕を持った出荷スケジュールでも鮮度を保持可能であることが確認できた。
- ② 運送事業者が改善基準告示の遵守が困難な運行を行わざるを得なくなるリスクが低減した。
- ③ 運送事業者との間で忌憚のない意見交換ができるようになった。

### 7. 結果に結びついたポイント

- ① 荷主企業と運送事業者で現場の問題点を確認した。
- ② 荷主企業、運送事業者が一同に介し、継続的な改善を検討した。
- ③ 荷主企業の協力により、出荷作業時間の短縮に取り組んだ。

## 7. 農業生産者団体A検討会における改善検討

### 7. 1 A団体検討会の事業者構成と検討会等の実施概要

#### 7. 1. 1 A団体検討会の構成

A団体検討会は、下記の事業者で構成されている。

##### **【発荷主】**

A団体は、単位農協を組合員とする連合組織であり、県全域の各単位農協が県外に出荷する青果等を取りまとめて加工・販売（委託販売）・物流する機能を担っている。また、連合会として集出荷センター（青果センター）を保有しており、県内農産物の集荷・選別・配送・加工包装等のオペレーションも行っている。また、肥料の供給、自動車整備等の各種経済事業も行っている。

物流としては、上記の青果センターに集荷された青果物を、関西や関東の市場に主に大型車で輸送しており、フェリーを利用した長距離輸送が主体となっている。

これとは別に、各農協（支部）が関東・関西の市場に出荷する青果物についても、出荷先の決定および配送計画の立案を行うシステムを有しており、青果センターを経由しない青果物についても、配送計画の立案に関与している。

##### **【着荷主】**

関東の市場における青果卸B社であり、当該市場における青果物の取扱高が最も多いキープレイヤーである。青果物は全国各地の農協から入荷されるため、A団体からの入荷割合は高くない。入荷は大型トラック、JRコンテナなどが主であり、時間帯としては夜間に集中している。都市部の市場であるために全国各地から大量の青果物が入荷されるため、待機の常態化が課題となっている。なお、セリを終えた青果物は仲卸が引き取って出荷することになるため、出荷側は仲卸が手配することになる。

##### **【元請運送事業者】**

元請運送事業者C社は、荷主であるA団体の関連会社である。実運送と利用運送事業を行っているが、実運送は生乳の輸送のみであり、保有する車両数も十数台である。一方、利用運送は、A団体が出荷する青果等の輸送を広く担っており、単位農協を跨ぐ統合配車（一元配車）システムを通じて、各運送事業者に輸送の指示を行っている。

委託先は、農協毎の地域性や、出荷先方面別に得意・不得意があるため、多数の運送事業者を起用している状況である。

##### **【下請運送事業者】**

上記のとおり元請C社の下請運送事業者は多数に上るが、検討会に参画するD社は、青果センターから、関東・関西等への遠距離輸送を担当している（その他、県内特定エリアの輸送も担当している）。農産物の輸送を主事業としている。

保有車両は大型 58 台、中型 8 台、小型 1 台となっており、大型が主である。青果物の長距離輸送には保冷車が使われる。

## 7. 1. 2 検討会等の実施概要

### A. 第 1 回検討会 平成 2 8 年 8 月 4 日（水）※宮崎運輸支局会議室にて開催

第 1 回検討会では、本事業の趣旨の説明、事業の進め方の説明を行ったうえで、トラックドライバーの労働時間に関して自己診断できるチェックリストを配付した。後半では物流の実態について議論を行った。

#### (1) 物流の実態について

##### ◇巡回集荷、複数箇所積み合わせ

発地での最も大きな問題は複数箇所の積み込みである。A 団体の青果センターの貨物は全体の 2 割程度であり、他の農協支部の貨物と積み合わせて運ぶことになる。

##### ◇集荷と幹線の未分離

各農協支部から幹線輸送が出ており、幹線と集荷が分離できていない。地域性、運賃や荷役作業の負担範囲の違い等があって統一はできていない。

##### ◇出荷リードタイム

直前にならないと農家、農協支部からの出荷品目、出荷量が確定しないため出荷がギリギリとなる。出荷が昼に始まり、夜のフェリーに載せるためスケジュールが厳しい（遅れた場合陸送せざるをえない）。

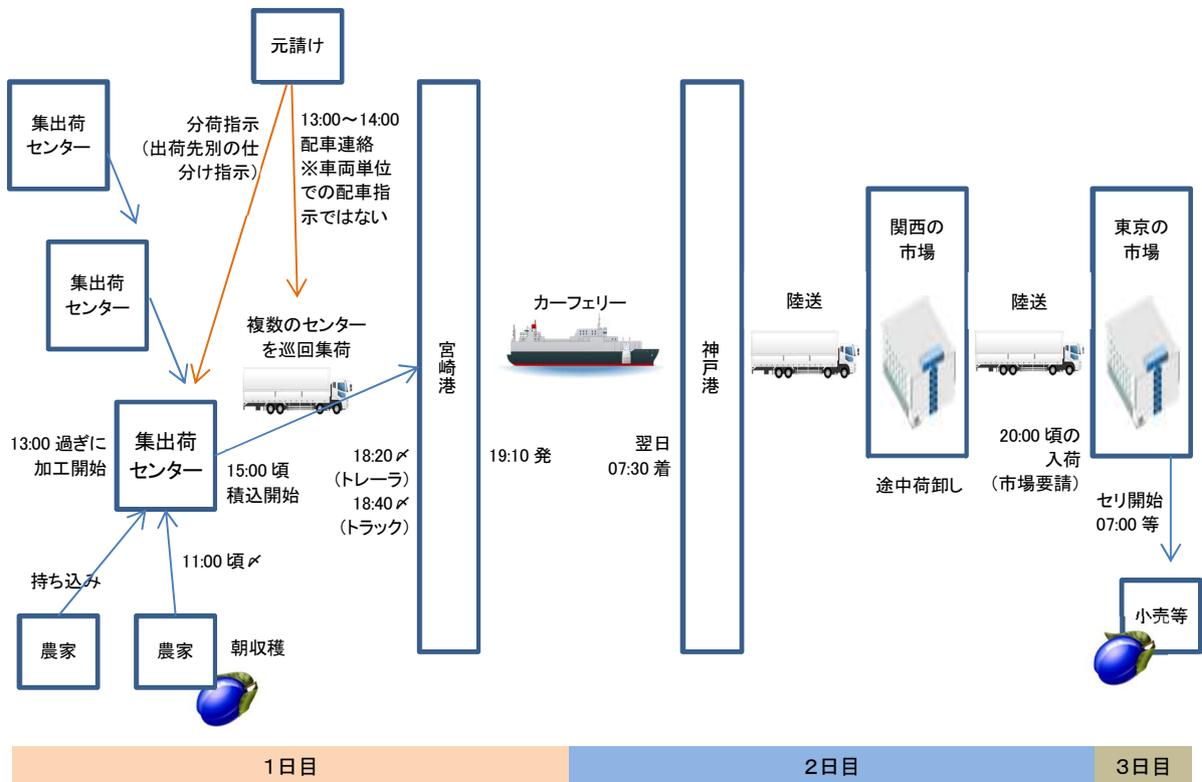
##### ◇着側の複数箇所荷卸し

例えば東京の市場だけで満載にならないため、東京や大阪等複数箇所で荷を下ろしながら運行することになる。

##### ◇着側の待機・荷役等

待機が長時間である事に加え、荷役作業、荷卸し場所等が明確でなくスムーズに荷受けできていない。特に東京の市場は荷役をさせられるため行きたくないというドライバーが多い。

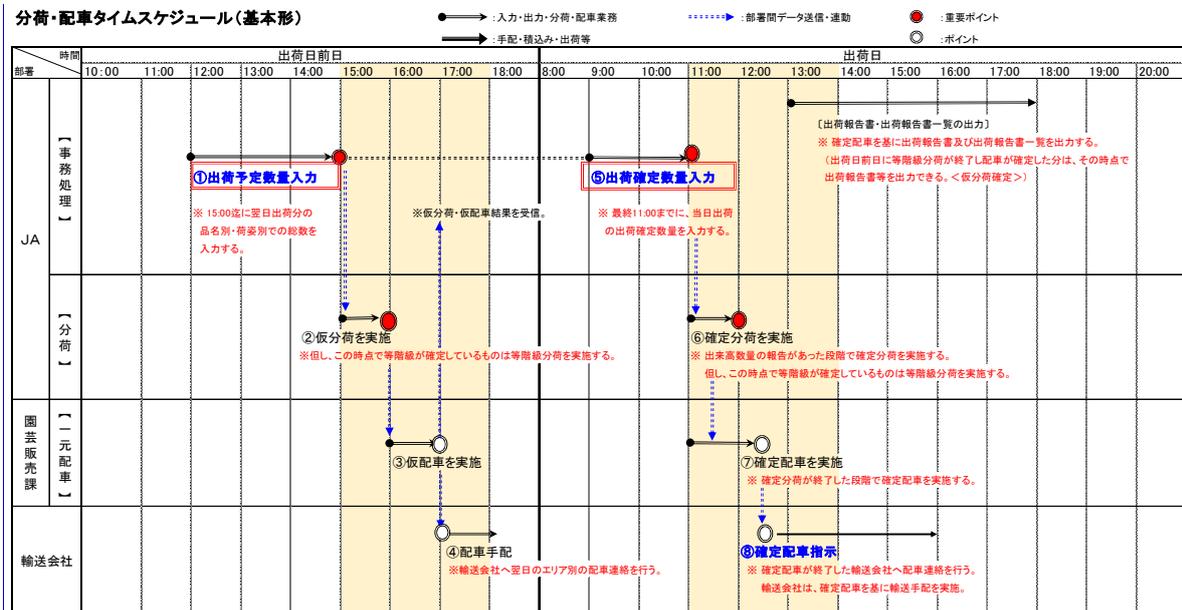
## 物流の基本的流れ



- 11:00 頃 農家が当日収穫した青果物を集出荷センターに持ち込み
- 13:00 頃 JAが市場別の「分荷」を集出荷センターに指示
- 13:00~ 集出荷センターで作業開始
- 13:00~14:00 頃 元請けが行き先別の貨物量に基づく配車内容を運送会社に連絡  
運送会社はこれを踏まえてセンター間での積み合わせを考慮して配車を実施
- 15:00 頃 集出荷センターで積み込みを開始~終了

- 07:30 神戸港にフェリー到着  
午前~昼 関西の市場で荷卸し  
・大手GMSの仲卸である姫路農産等
- 日中 東京まで陸送
- 20:00 頃 東京の市場に到着、荷卸し  
・太田青果市場等  
到着時間は市場側の指定による  
一以降は出荷者はノータッチ
- 07:00 頃 セリ開始 (市場により差異あり)

## 配車までのタイムスケジュール



## 青果センター等の概要

青果センター概観



センターでの積み込み



加工を終え出荷待ち状態の貨物



宮崎港に着岸したフェリー



## B. 事業場訪問（1回目）平成28年9月20日（火）～21日（水）

※訪問状況：発荷主A団体、元請運送事業者C社、下請運送事業者D社の3社

チェックリスト回答票の内容を確認し、特に問題が多い長距離運行について実態、課題、解決策を議論・協議した。

### （1）輸送の現状と課題

輸送の現状については、第1回検討会から引き続き情報収集および課題の検討を行った。

第1回検討会での記載内容と若干重複するが、整理すると以下の通りである。

このうち、特に問題が大きいとされるのは、「フェリー積み込みまでのリードタイムが短い問題=c項」、「着荷主側の待機・荷役等の問題=e項」、「復路の輸送条件の問題=g項」である。

問題点	内容
a. 巡回集荷等集荷側の問題	○貨物が集まらないため、複数の集出荷センター等を巡回しながら積み込んで満車にする。そのため、ドライバーの拘束時間が長引く。 ○集荷と幹線輸送を分けるアイデアもあるが、実現のハードルが高い。 ○また、集出荷センターによっては、ドライバーに荷役の負荷がある場合がある。
b. 集出荷センターでの流通加工の問題	○出荷先別の分荷・加工作業が必要であるが、例えばピーマン、キュウリなど品目別に加工を進めるため、すべて加工が終わらないと出荷できない。先に出荷するものから加工する方が良い。
<u>c. フェリー積み込みまでのリードタイムが短い問題</u>	○各農協の見込み数量を前日に入力し集約することになっているが、予測が正確でなく、当日の配車連絡が来るまで予定を確定できない。計画的配車ができない。 ○農家から集出荷センターへの持ち込み時間が明確でなく、後工程の作業が遅れ遅れになる。 ○分荷の確定に時間がかかるため、配車連絡がギリギリになる(13:00のルールだが14:00頃まで長引くこともある)。 ○集出荷センターでの積み込み開始が15:00頃であるのに対し、フェリーの時間が18:00過ぎであり、リードタイムがない。
d. フェリーの問題	○フェリーのキャパシティが充分でなく、満載で乗り切れないケースがあり、陸送せざるを得ない場合がある（船舶更新、大型化への要望がある）。
<u>e. 着荷主側の待機・荷役等の問題</u>	<u>○着荷主側の対応が最大の課題である。</u> ○セリは翌日朝からであるのに前日20時に入荷が必要であるなど、必要以上に早い時間帯での入荷を要請される。 ○入荷待ちが長時間に及んでいる。 ○入荷の順番待ちのシステムがバラバラである。ある市場は、受付を済ませて並ぶ。他の市場は一応列に並んでいるが、割り込まないと荷卸しできない。納品に行っても市場の担当者が出てきてくれない、などの問題もある。 ○ドライバーがフォーク荷役することを要請される市場がある。
f. 着側での複数箇所荷卸しの問題	○東京の市場だけで満載にならないため、東京や大阪等複数箇所荷を下ろしながら運行する。また、東京でも大田、築地など複数箇所の市場で荷卸しを行うため、拘束時間が延びる。
<u>g. 復路の輸送条件の問題</u>	○復路は長野、関西などで農産物や一般貨物を積んで戻ってくるが、復路の輸送条件も問題が多い。

## (2) 主要な課題の概要

前項で挙げた主要な課題である3項目について、事業場訪問で得られた情報を踏まえ概要を示す。

### ①フェリー積み込みまでのリードタイムが短い問題

場合は18時20分である。これがデッドラインであり、なんとしても間に合わせる必要がある。なおフェリー埠頭は、青果センターから陸路30分程度の距離にある。

青果物は、朝に収穫したものが順次集荷あるいは持ち込みされ、11時頃に数量が確定する。確定数量を踏まえて販売先別の分荷が決まり、分荷を踏まえて配車が組まれることになる。

センターでは、分荷の確定を受けて、仕分けや袋詰め、段ボール詰め等の加工作業を始める。分荷が確定し加工を始めるのが13時頃であり、作業は15時頃までかかる。加工終了後に、各センターの貨物を集荷してフェリー埠頭に18時30分前後に到着する必要があるため、時間的にギリギリのスケジュールである。

遅延が発生した場合には陸路輸送せざるを得ず、改善基準告示の遵守が困難な状況となる。

またフェリーに乗れる場合でも、スケジュール上、余裕を持った運行を行うことは困難である。途中で荷役作業が発生するために連続運転時間の規制に抵触する可能性は高くないが、下請運送事業者としては、ドライバーの労働負荷を減らすうえではリードタイムが長い方が望ましいとの意向がある。

### ②着荷主側の待機・荷役等の問題

荷受けの実態は市場によってかなり差がある。例えば大田市場でも卸によって差がある。

荷受けの条件の良い市場では、受付があつて順番待ちのルールが明確であり、待機時間も短い。一方、問題のある市場では順番待ちのルールも明確でなく、割り込んで行かないと荷卸ししてもらえない、順番通りに対応してもらえないような場合もある。また着荷しているのに荷受け担当が出てこないため、待機を余儀なくされる場合もある。

フォーク荷役をドライバーがさせられる所もある。

なお、特に問題の大きい市場（卸）については、文書での申し入れ等の改善に向けたアクションを取っているが、改善が進展していないのが実情である。

### ③復路の輸送条件の問題

本検討会は往路の発荷主～往路の着荷主までを対象としているため直接の対象ではないが、労働条件の観点では復路輸送の方が問題が多い。これについては第2回検討会の項で改めて整理する。

### **(3) 問題の解決策としての4日目販売促進**

以上の課題はいずれもトラックドライバーの労働条件改善の観点で重要であるが、「②着荷主側の待機・荷役等の問題」については、発荷主であるA団体の貨物は、着荷主（市場）の受け入れ貨物のごく一部に過ぎず、A団体の貨物のみ異なった扱いをすることは困難である。よって、他の産地からの入荷を含めて入荷プロセスを総合的に改善することが必要である。

また、「③復路の輸送条件の問題」については、関係当事者が本検討会に参加していないため、本検討会の枠組みで改善を図る事は困難である。そのため、本検討会で当面对処すべき課題は「①フェリー積み込みまでのリードタイムが短い問題」ということになる。

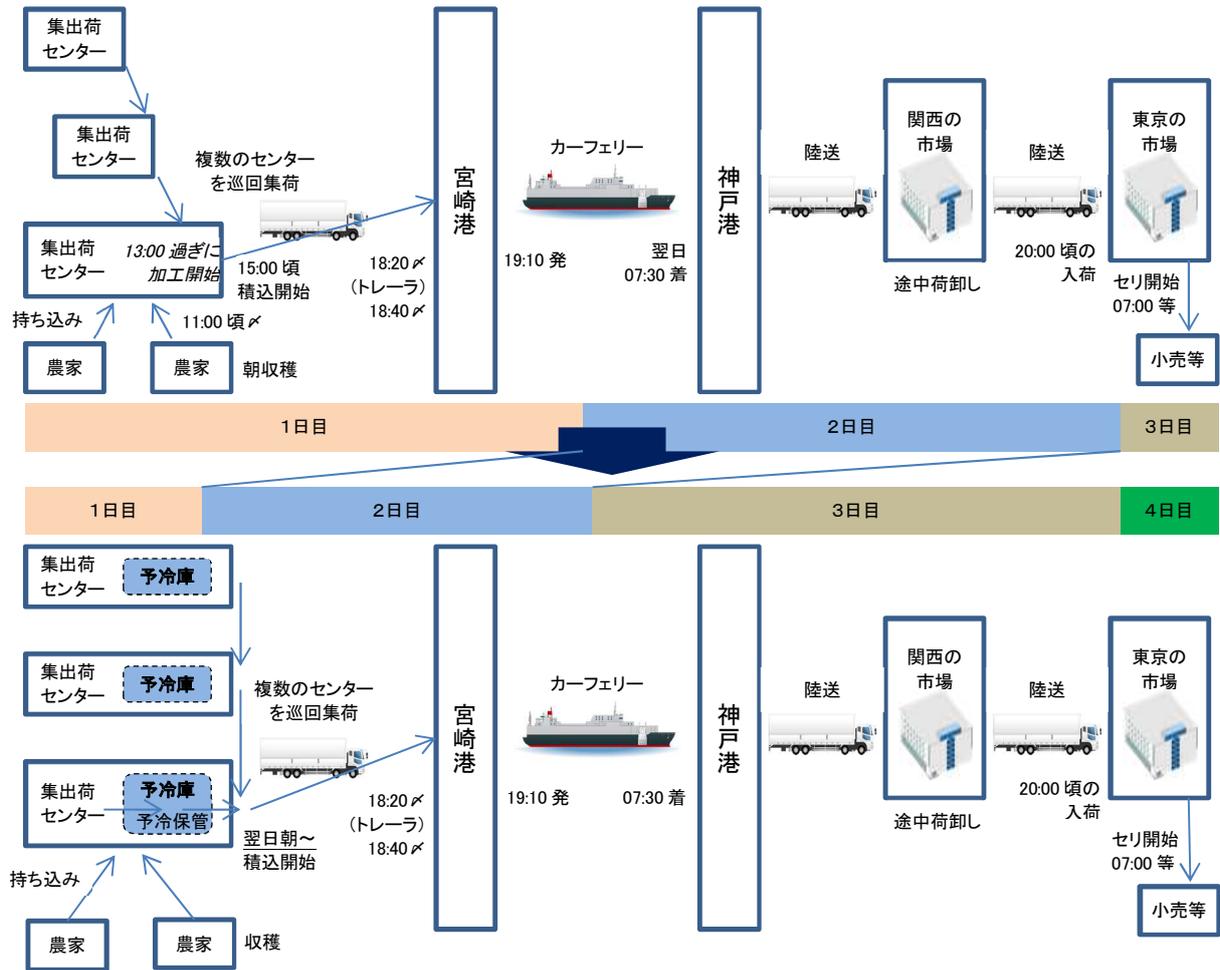
リードタイムを延長するために、A団体では「4日目販売」の推進に着手しており、この取り組みについてヒアリングを踏まえ、概要を整理する。

#### **①4日目販売の概要**

現在は、収穫を1日目とした場合、市場への持ち込みは2日目の夜であり、販売は収穫から数えて3日目となっている。このスケジュールでは、収穫・集荷・加工・出荷を半日でこなしフェリーへの乗船に間に合わせる必要があるため、収穫当日は出荷せず4日目に販売することを検討している。

販売のリードタイムをのばすことで鮮度が低下するとの見方に対しては、1日目に予冷庫で十分に予冷したうえで輸送すれば、予冷せずに輸送するよりも鮮度は保たれると考えられるが、後述の実証にて検証を行う。

## 4日目販売に伴うスケジュールの変更





### ③「4日目販売」実証の実施について

A団体の今年度の事業として、4日目販売の実証を行う予定である。なお県からの委託事業として数件行う実証事業の内の一つとして実施するものである。

本検討会の着荷主B社への輸送で、同じく本検討会の下請運送事業者D社が輸送を行う予定である。

実証によって、予冷による品質保持の効果等を確認することとしている。

上記のとおり、リードタイムの延長は、当面実行可能な改善取り組みであることから、4日目販売を本パイロット事業の対象としても取り上げることとした。

もう一つの大きな問題である着荷主側の諸問題については、実証事業の実施に合わせて、着荷主（市場）と意見交換を実施し、その際に着荷主側での改善の必要性を理解して頂くように努めることとした。

**C. 第2回事業場訪問 平成28年11月24日(木)～25日(金) 於：大田市場**

**(1) 4日目販売の実証について**

A団体が中心となって以下のスケジュールで実施された4日目販売の実証事業に同行し、効果や課題を把握した。

**実証のスケジュール**

・11月22日 集荷 ・11月24日 17:00 頃大田市場着(1便) 20:00 頃 〃 (2便) ・11月25日 09:00 品質確認立会い 11:00 ヒアリング	(参考) 東京の気象条件			
	<u>22 (火)</u> 19℃/10℃ 	<u>23 (水)</u> 15℃/11℃ 	<u>24 (木)</u> 9℃/1℃ 	<u>25 (金)</u> 11℃/0℃ 
	集荷～予冷	出荷～フェリ ー輸送	夕方：大田市場 着	品質チェック

**①青果物の品質チェック**

青果卸の担当者に現物を確認して頂いたところ、品質について否定的なコメントはなかった。主なコメントは以下の通りである。

◇通常の輸送との比較

- ・通常出荷商品と比較して差はない。
- ・実証当日は偶然寒かったため、温度上昇の影響がなかった。暖かい日であれば、予冷品の方が鮮度が良いという結果になったかも知れない。

◇春先の輸送

- ・4月になれば若干状況が変わる。茨城産との競争になるため、品質の差が目立つ。できれば4月に再度試験してみてはどうか。
- ・4月にもう一回実証をして見たら良い。気温が高い方が差が出る(予冷品の方が品質が良い、という差が出るのではないかとのこと)。

なお、前述のとおり本実証は県の委託事業の一部として実施されており、当該事業としては上記と異なる評価が行われる場合もあり得る。



## ②4日目販売の実現に向けた課題

以上のとおり品質面での課題はクリアされたものと考えられるが、施設面その他で課題が残されている。

- 施設面：各集出荷センターに予冷库があるが、老朽化のため稼働を停止しているもの、設備容量が不足し、翌日出荷する貨物全てを保管することができないものなどがある（実態は正確には把握できていない）。
- 消費者・小売店の理解：品質上は問題ないが、イメージの問題としてリードタイムの延長に否定的な見方をされる可能性がある。労働環境悪化につながっている等の現状を理解いただく必要がある。
- 生産者の協力：農家としては早く売りたいとのニーズがあり、生産者にも理解していただく必要がある。

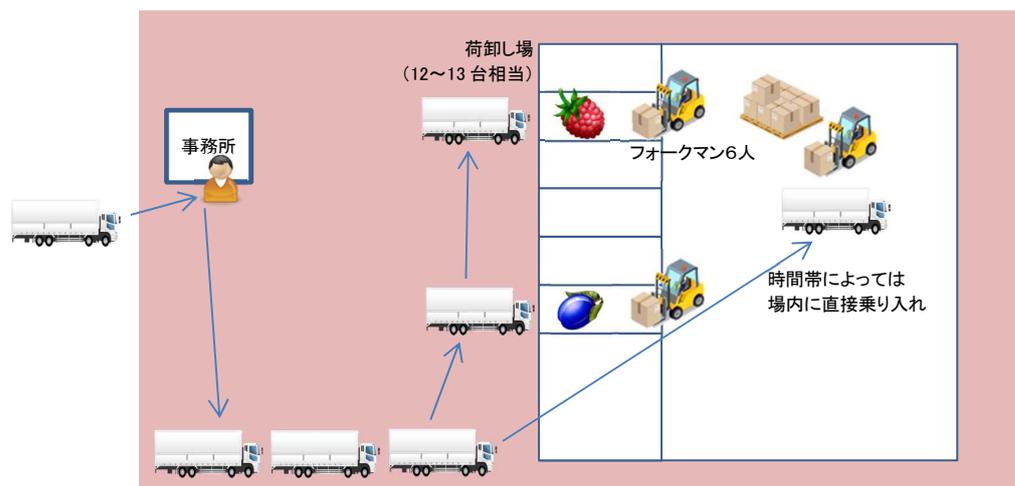
## (2) 荷待ち待機の発生状況・発生要因と改善可能性

実証事業の確認と併せて、着荷主Bの発注担当者、現場担当者に対しヒアリングを行い待機等の発生状況、原因と改善可能性を調査した。

### ①トラックの受付～荷卸しの流れ

- (a) 市場ゲート付近に現場事務所がある。まずドライバーはここに行き、担当者から、入庫場所の指示を受ける。
- (b) トラックはまず外周道路にて待機し、荷卸し場が空き次第、順次入場する。場内が空いている早い時間帯などは直接場内に乗り入れて荷卸しをする。
- (c) 荷卸し場のスペースは12～13台分くらいあり、6人のフォークマンによって荷卸しを行う。
- (d) 積んでいる荷物によって卸し場所が異なる。野菜と果物は別のエリアである。野菜でも、トマトの荷卸し場所等、ある程度場所が決まっている。
- (e) 複数の商品を積んできた場合は、複数の場所で荷卸しをする。よって、複数回並ぶこともあり得る。
- (f) 荷卸し順は、現場の空き状況を見ながら指示する。システム的なものでなく、担当者の経験に基づく差配である。ピーマンを先に卸して、その後〇〇を卸す、などの順番も担当者の指示による。
- (g) 量が少ない場合は一箇所で卸して、フォークで移動させることもある。

### 受付から荷卸しに至る流れ



※あくまでイメージであり実際の配置とは異なる

## ②待機の実態

セリそのものは翌朝だが、現状では入荷時に引取先が決まっている貨物が多く、夜間に仲卸が引き取る。そのため、到着貨物が集中するのは比較的早い時間帯であり、20時から24時頃が混雑のピークである。

一方、17時より前は空いており、この時間に到着したトラックは、場内（上屋の中）までトラックを乗り入れて荷卸しを行うことができる（その方がフォーク荷役の走行距離が少ない）。混んでくると、外周の荷卸しエリアで荷卸しをするため滞留時間が延びる。よって早めに到着した方がスムーズに荷卸しできる傾向である。

なお、上図の通り荷卸し場の数に比べてフォークの数が少ないが、フォーク荷役待ちよりも、外周道路での待ちの時間の方が長い状況である。

### 実証実施日の場内外の様子



## ③待機の発生要因

待機の発生要因として一般的には、入荷々切時間の早さ（荷卸し可能時間の短さ）、荷卸し場の狭さ、フォークの少なさ、受付方法の非効率などが指摘されるが、青果卸担当者のヒアリングでは次のような問題も指摘された。

- 量の増加と施設規模の不足：都市部の市場は扱いが増加している。例えば大田市場が神田から移転してきた時点では30数万トンの扱いであったが、現在は50数万トンまで増えており、絶対的な施設規模が足りていない。これが最大の問題である。
- トラック内での仕分け：果実、例えばリンゴなどは仕分けされずに搬入され、ドライバーが手仕分けしている。そのために荷役に時間がかかり滞留が生じる。
- 大型車両によるスペース占有：荷卸し場は大型の箱車による荷卸しを想定して設定されているが、コンテナでの搬入などが増えている。コンテナはヨコ開きでの荷役のため、2台分の荷卸しスペースを占有してしまう。

#### ④待機改善策とその実現可能性

前項までに整理した実態、要因を踏まえ想定される改善策について、実現可能性を青果卸の担当者からヒアリングした。

納入時間帯の延長やトラックの予約受付のシステム化などは、仲卸や他の青果卸を含む市場全体で取り組まなければ改善が困難であり、即効性のある改善策としては実現可能性が低い。

一方、すぐに取り組める対策としては、パレット納品の推進が挙げられた。パレット化は積載効率が低下する問題があるものの、ドライバーの負担軽減の観点から導入を進めている産地が少なくなく、農水省も推進している施策である。

改善策	実現可能性
納入時間帯の延長（遅い時間帯での納入）	○セリは翌日の朝からであるが、現状ではセリを経由せずに搬出されるものが90%を超えている。 ○セリを経由しないものは、22時から26時までの間に仲卸が順次搬出する。そのため、22時までに到着しなければ仲卸との取引に支障を来す。
トラックの予約受付のシステム化	○トラック受付をシステム化するには、荷卸し場所が産品によって異なることから、内容物の情報が必要であり、難しいのではないかと。
<u>パレット化</u>	○パレット納品が広がれば荷卸し時間が短縮し、混雑解消につながる。関東近辺の産地はパレット積み浸透している。 ○遠隔産地は輸送効率が重要であるために平積みが多い。また、九州は箱車が多いためパレット化が難しいのかも知れない。 ○とはいえ、遠隔地でもパレット化が進展しつつあり、四国（愛媛、高知、徳島）、岩手、青森もパレット化している。例えば高知のナスもパレットで来るようになった。 ○シートパレットも果実の一部で使われている。ただしシート対応のフォークは数台程度である。
市場のオペレーション全体の改善	○市場内の作業者の勤務時間管理も含めて課題があり、そこも含めて改善する必要があるが、雑貨等の一般貨物と農産品のオペレーションは異なり改善が容易ではない。

#### D. 第2回検討会 平成28年12月20日（火） ※A団体会議室にて開催

第2回検討会では、実証実験の結果を報告し、その結果を踏まえて今後の対応方針を議論した。また、今回の実証で対象とした以外の改善テーマについても議論を行った。

##### （1）実証を踏まえた評価

4日目販売を推進することで、フェリーに乗れない事態を避けることができ、推進して行きたいとの意向が示された。

## (2) 市場における荷待ち待機の発生要因

第2回事業場訪問における着荷主サイドの現状把握を踏まえ、荷待ち待機の発生要因について更に議論を行った。

### ①市場によるオペレーションレベルの違い

青果市場で不可避な問題がある一方、荷受けがスムーズな市場がある。例えば受け付けが1箇所だけに絞られていたり、場内の導線がきちんと整理されていたりする市場もある。

同じ市場内でも、卸によって対応に大差があり、一律に解決が難しい問題ばかりではない。特に、1回の納品で複数回並ぶ必要がある場合は荷受けの改善が期待される。

また、受付に担当者が不在であるために待たされる場合があり、基本的なオペレーション体制の確保が求められる。ある市場では、フォークマンが2～5時の間休憩となり待機が発生している。場内の作業者の労務問題とも関連するが、改善が期待される。

### ②パレット化

実現可能性の高い改善策として、パレット化が挙げられている。

これに対し、パレット化は現に浸透してきておりメリットもあるが、過去にパレットの紛失が多発しており、回収方法を確立することが重要である。どこでもパレットを返却・借り入れできるようなレンタルパレットの仕組みを、国全体として構築することが必要である。

## (3) 帰り荷等、青果物以外の改善の必要性

本検討会はA団体を発荷主とする青果物の出荷を対象としているが、ドライバーの労働条件改善の観点からは、青果物の輸送だけが改善されても意味がない。第1回検討会の項でも論点となっており、トラックの運行実態を踏まえると復路の輸送条件の方が問題が多いが、復路は食品・工業製品など様々な貨物を運んでいる。県内のメーカー、流通業者等は着荷主の立場として関与することになるため、これらを含めた改善が求められる。

### ①復路輸送の課題

往路は長距離運行とはいえフェリーに乗れるため、陸路運行となるのは神戸港から東京までの間に限られるから、遅延等のトラブルが発生しない限り、改善基準告示を遵守して運行することは可能である。一方、復路は後述するとおり様々な理由によりフェリーへの乗船が困難（乗船する場合もある）であり、長距離の陸送が不可避である。

また、往路の輸送量が出荷シーズンに偏っているため、復路は他の運送事業者の備車としてスポット輸送のニーズに対応することが増える。その場合、荷主と直接輸送条件を協議することができず、輸送条件が良くない輸送であっても引き受けざるを得ないことが多い。

## 復路輸送の問題

### ○復路はフェリーの利用ができない

往路はフェリーの利用を想定して出荷スケジュールが組まれているが、復路は様々な理由によりフェリーが利用できない（B（2）項で述べた通り）。

### ○スポット輸送による条件の悪さ

収穫シーズンだけのスポット輸送となるため、備車として他の輸送事業者のアンダーに入らざるをえず、待機や付帯作業などの面で条件の悪い業務でも受託せざるを得ない。

### ○運賃条件の悪さ

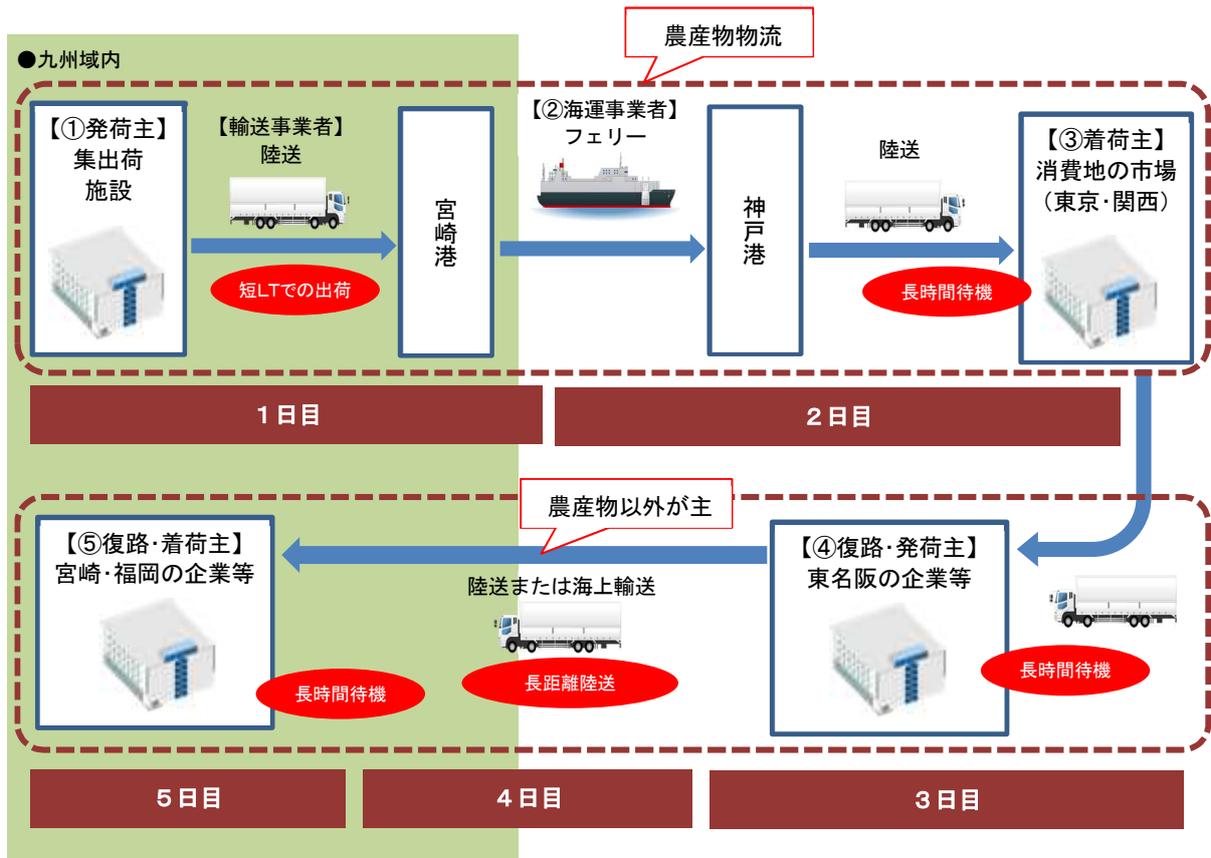
一般に復路輸送は下請けとなる場合が多いが、下請け輸送は一般的に運賃が安い。うえ、特にスポットでの復路輸送は、大幅にディスカウントされる場合も少なくない。

### ○宮崎着貨物の少なさ

トラックは最終的に宮崎に帰着するため、宮崎県内企業の調達輸送に従事できればベストだが、実際には福岡行きの貨物を輸送後、再度荷積みして宮崎に輸送するなど、改善基準を遵守するのが困難な複雑な業務が多数である。

## ②復路輸送の代表的なスケジュール

- 1日目：宮崎出発
- 2日目：関西、関東の市場にて荷卸し
- 3日目：関東等の荷主で荷積み
- 4日目：途中集荷や荷卸しをしながら走行・休息
- 5日目：九州着、福岡または宮崎で荷卸し
- (6日目：福岡で積んだ貨物を宮崎で荷卸し)



### ③復路フェリーを利用できない要因

東京から宮崎までの距離は 1,300km ほどであり（山陽方面、中国道を経由した場合）、フェリーを利用することが本来望ましい距離帯である。しかしながら現状では、以下のよ理由によってフェリーが利用できない。

#### 復路でフェリーが利用できない要因

- ◇福岡行きの貨物が主である
 

関東・関西から宮崎に向かう貨物は少なく、帰り荷のほとんどは福岡行きとなるが、福岡行きのフェリーを恒常的に利用することは困難である。
- ◇フェリーの枠確保ができない
 

フェリーは枠を確保しないと確実に乗船することができないが、上記のとおり福岡への帰り荷について、枠を確保するほど固定的な荷量がある訳ではない。
- ◇スケジュールに合致しない
 

往路はフェリーのスケジュールに合わせて出荷工程を組んでいるが、復路ではそのような配慮ができない。
- ◇複数箇所集荷・荷卸しする等の場合がある
 

途中複数箇所集荷・荷卸しをしながら福岡・宮崎に戻る等の運行もあり、その場合はフェリーを利用することはできない。

**E. 第3回検討会 平成29年2月27日（月） ※A団体会議室にて開催**

第3回検討会では、本改善事業における検討結果の報告、今後の課題等を議論し、本検討会に参加した事業場に対し、本事業が労働時間の削減、改善基準告示の遵守等のために参考になったかどうかを確認するためのアンケートを配布し、その回収の協力を依頼した。

## 7. 2 まとめ（現在までの改善成果と今後の取り組み）

### （1）これまでの改善取り組み

当検討会の対象とする輸送（宮崎～首都圏方面の往路輸送）については、フェリーが利用できず陸送せざるを得ないケースがあるということが最大の問題である。これを解消するため、「4日目販売」により出荷リードタイムに余裕を持たせる取り組みに着手しているところである。

### （2）今後の改善に向けた取り組み

検討会での議論を踏まえると、以下のような改善策を検討することが望まれる。

#### ①出荷先の絞り込みによる複数箇所荷卸しの削減

東京都内でも、大田市場、築地市場の他に中小規模の市場が多数あり、5箇所程度の市場を巡回して配送を行っている。例えば20時に大田市場で荷卸しを行った後、築地、淀橋・・・と巡回すれば、改善基準を守ることは難しくなる。労働条件の観点からは、3箇所以内などなるべく集約することが望まれる。販売数量の少ない市場や、待機等の条件の悪い市場への出荷はなるべく行わないようにし、一定ロットに出荷を集約化していくことが期待される。

#### ②輻輳する輸送の改善

現在は、複数の農協支部から同一方面のトラックが出ている。これを集約化することは、運送会社の事業に打撃を与える可能性があるが、一方で、相互に貨物を融通することでお互いに効率化できるケースも少なくない。特に、4日目販売に伴って配車のスケジュールに余裕ができる場合には、その時間的余裕を活用して効率化を促進することが期待される。

#### ③パレット化

荷役の負荷を減らすためにパレタイズを促進することが期待される。現在はパレットの回収、紛失抑止等に多大なコストが掛かることがネックとなっており、どこでもパレットを返却・借り入れできるようなレンタルパレットの仕組みが国全体として構築されることが必要である。

### （3）着荷主と復路の輸送条件の改善

#### ①着荷主

着荷主は本検討会のメンバーとしても参画し改善に協力姿勢を示しているが、長時間待機などの問題が着荷主に起因していることは疑いが無い。一方、農産物の市場は全国各地の貨物を仕入れており、特定の産地との間だけで改善を進めることは不可能である。産地や市場毎に個別に改善するよりも、国全体で総合的に改善を進めることが合理的である。

関係者の意見を総合すると、青果物の市場が一律に問題があるというより、特定の市場、

あるいは市場内での特定の卸会社に問題がある場合も少なくない。よって、問題のある市場はどこか、どの青果物卸が問題かなどの実態を可視化するが、改善の端緒となると考えられる。

## ②復路の輸送

トラックの運行上、問題が多いのは復路である。往路はフェリーを利用できるため改善基準を遵守することが可能だが、復路は長距離の陸送となるため様々な問題を生じている。宮崎に向かうスポット貨物が少ないため、運賃面などで条件の悪い輸送を引き受けざるを得ないことも問題である。

その点で、宮崎県内の製造業・流通業が着荷主となる直行貨物輸送で、農産物の復路輸送を行うことができればベターである（フェリーを利用できれば更に望ましい）。トラックの労働条件の改善は発荷主の協力だけでは実現できないことから、県内の産業界がこのような観点から協力することが期待される。

	課 題	実施済みの対策
①発荷主	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ フェリー出発までのリードタイムの短さ（フェリーに間に合わない場合の問題）</li> <li>・ 巡回集荷に伴う拘束時間の長さ</li> <li>・ ドライバーの荷役負担の存在（一部拠点）</li> <li>・ 納品先市場の分散化（複数市場への巡回配送）</li> <li>・ ユニットロード化の未普及</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 出荷リードタイムの延長（4日目販売）</li> <li>・ フェリーの出港スケジュールに合わせた出荷</li> <li>・ 物流の広域化による大ロット化</li> </ul>
②着荷主	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 到着×時間の早さ（前日22時等）</li> <li>・ 入荷待機時間の長さ</li> <li>・ 入荷待機のシステム（受付方法）の不明確さ</li> <li>・ ドライバーのフォーク荷役負担（一部市場）</li> </ul>	
③復路の発・着荷主	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ フェリーの未利用による長距離の陸上輸送</li> <li>・ スポット輸送への輸送条件の悪い貨物の押しつけ</li> <li>・ 多数の積み卸し（宮崎直行貨物の少なさ）</li> <li>・ 積み待ち待機時間の長さ</li> </ul>	